

1 Historický vývoj Václavského náměstí s důrazem na dopravu

Pokud opomeneme období od konce 14. do začátku 19. století, kdy Václavské náměstí ještě neplnilo dopravní funkce známé z dnešních dnů, dojdeme k závěru, že doprava napomohla jak jeho rozvoji, tak v poslední době i úpadku. Jestliže mimo naši pozornost ponecháme samotnou stavbu a architektonický vzhled domů lemujících tento prostor, pak právě dopravní prostředky různých druhů a technické dokonalosti v posledním století přispěly velmi výrazně nejen ke vzhledu náměstí, ale také celého centra města. Není proto náhodou, že je zde na fotografiích z různých dob často nacházíme jako dominantní prvek. A právě z tohoto důvodu se nejprve musím zmínit o historii Václavského náměstí. I z ní je totiž možné v dalších úvahách čerpat.

1.1 Vývoj do poloviny 19. století

Prvním plánovitě vybudovaným útvarem v původně rostlé struktuře Prahy bylo Havelské Město, které za vlády Václava I. vyrostlo jihovýchodně od dnešního Staroměstského náměstí v prostoru kolem dnešního Stavovského divadla. Místo křivolakých a úzkých uliček jsou zde poprvé znát, i když v minimální míře, prvky pravidelného urbanistického plánování. Později, ale stále ještě dlouho před nástupem doby Karla IV., byla pravobřežní část pražského města sjednocena a obehnaná hradbami. Jejich umístění vytvořilo první důležitý pás významný pro pozdější vznik Václavského náměstí. Tento pás středověkého opevnění přesně kopíroval dnešní ulice Revoluční, Na Příkopě a Národní.

V roce 1348 vydává Karel IV. zakládací listinu Nového Města a tím vlastně počíná historii dnešního Václavského náměstí, tehdy ještě samozřejmě Koňského trhu. Základem na svou dobu brilantní urbanistické koncepce nové části města jsou tři tržiště. Kolmo na staré opevnění vzniká na spojnici se Staroměstským náměstím právě Koňský trh, severněji Senovážný trh (Senovážné náměstí) a jihozápadně Dobytčí trh (Karlovo náměstí). Všechny tyto prostory dostávají i svoje přirozené spojnice, které dnes známe jako ulice Jindřišskou a Vodičkovu.

Komunikační síť centrální části Prahy tak už tehdy dostává svou dnešní podobu. Původní opevnění později uvolňuje místo novému dopravnímu koridoru obepínajícímu Staré Město (dnešní Pěší zóna) a nové hradby vyrůstají v prostoru, kde nyní vede Severojižní magistrála. Právě mezi těmito pásy vzniká náměstí, které má svou orientaci a rozměry od počátku spíše charakter široké ulice a později bulváru. Již od doby svého vzniku je tak předurčeno nejen k obchodování, ale také k tomu, aby se v budoucnu stalo hlavní dopravní spojnici Starého Města s celou východní částí Českého království.

1.2 Léta 1850 - 1900

S rozvojem městského osídlení se funkce tohoto prostoru skutečně mění a Koňský trh, přejmenovaný na Václavské náměstí v roce 1848 z popudu Karla Havlíčka Borovského, se postupně stává jednou z hlavních dopravních tepen města. Zvyšující se objem obchodu má za následek podstatné navýšení frekvence nákladní přepravy, rostoucí počet obyvatel v centru i v nově vznikajících čtvrtích pak dává vzniknout i hromadné dopravě osob. Z těchto důvodů pozvolna ustupují různé obchodní činnosti z plochy náměstí nejprve do úzce vymezených prostor a následně do postranních budov.

Typický vzhled náměstí ovšem v této době ještě neformuje kolejová ani jiná doprava, nýbrž plynové osvětlení. V roce 1865 byla v podélném směru cca ve vzdálenosti 4 metrů od obou postranních front budov instalována řada plynových lamp, které ohraničovaly již existující chodníky. Ty ovšem ještě nesloužily zcela výhradně pěšímu provozu, spíše byly plné předzahrádek a soustřeďovaly obchodní a společenské aktivity obyvatel. Pěší doprava se tehdy nadále odbývala neomezeně na celé ploše náměstí.

Druhým prostorem, který díky zavedení plynového osvětlení zůstal věnován obchodním aktivitám, se paradoxně stal střed náměstí. V jeho ose totiž vyrostlo hned šest kandelábrů plynového osvětlení, které mezi sebou nabízely místa skrytá dopravnímu pohybu v podélné směru. Samotný provoz fiakrů, omnibusů a veškeré ostatní městské nákladní přepravy se pak odbýval rovnoměrně na obou stranách mezi kandelábrů a postranními chodníky.

V této podobě náměstí vydrželo do roku 1875, kdy byla v jeho horní části zbourána Koňská brána, součást rekonstruovaného opevnění Nového Města ze 17. století. Celý prostor tak přišel o své přirozené ukončení. Zároveň došlo i k proměně samotné plochy náměstí, kde byly vysázeny dvě třířadé (v dolní části dvojřadé) aleje stromů. Jejich vznik souvisel s aktuální potřebou lépe rozdělit dopravní prostor na náměstí. Okolo nadále existujících kandelábrů zůstal zachován zhruba 15 metrů široký pás pro průjezdnou dopravu, který byl alejemi na obou stranách oddělen od obslužného a pobytového prostoru u budov.

Ani toto schéma ovšem dlouho nepřetrvalo, a nyní se o to již opravdu zasloužila kolejová doprava. Omnibusy a fiakry podlehly rozvoji koněspřežné dráhy velmi rychle, neboť o její energetické výhodnosti nemohl být pochyb. Na Václavském náměstí se poprvé koňka objevila 23. září roku 1875, kdy její premiérová pražská trasa vedoucí přes Můstek zahajovala svůj provoz. V roce 1883 vzniklo spojení mezi Jindřišskou a Vodičkovou ulicí a 20. května 1884 začala předchůdkyně tramvaje jezdit i v podélném směru. Z ulice Na

Příkopě vedla přes náměstí do Mezibranské a její koleje byly zpočátku umístěny podél výše zmíněných alejí ve středu náměstí (měly osovou vzdálenost cca 10 metrů).

Obrázek 1 - Václavské náměstí v roce 1878 (zdroj: www.pragensia.cz)



Od počátku provozu ovšem toto uspořádání nevyhovovalo narůstajícím dopravním nárokům, a proto bylo opět nutné do vzhledu prostoru zasáhnout. V polovině 90. let 19. století tak zanikly obě aleje, střední kandelábry i postranní plynové osvětlení. To bylo ovšem brzy nahrazeno. Již na mírně rozšířených chodnících totiž vzápětí vyrostla čtyřicítka elektrických obloukových lamp. Stalo se tak 10. dubna roku 1895. Změny doznalo i umístění kolejí koňky, místo ke středu náměstí, jak se původně uvažovalo, se ovšem obě koleje od sebe ještě více vzdálily, tentokrát na 19 metrů.

Tento postup vedení města je jen těžko pochopitelný, nicméně při podrobnější úvaze logický. Koněspřežná tramvaj měla v tomto schématu pravděpodobně plnit roli odstraněných alejí, tedy ohraničovat střední více dopravně zatížený prostor od okrajových obslužných částí náměstí. S kolejovou dopravou tehdy ještě nebyly patřičné zkušenosti a při tehdejším pohledu se takové umístění kolejí mohlo jevit jako vhodné. Přestože později toto zamýšlené oddělení ploch na náměstí příliš nefungovalo a trať nebyla dostatečnou bariérou, vydržely koleje koňky a následně i elektrické tramvaje ve větší vzdálenosti od sebe (na počátku 20. století měly osovou vzdálenost 16 metrů) až do roku 1927.

Závěr 19. století je také ve znamení stabilizace rozměrů náměstí. V letech 1885 až 1890 vyrůstá na místě bývalé Koňské brány monumentální budova Národního muzea, která se stává charakteristickou dominantou prostoru, který zároveň v horní části uzavírá. Délka náměstí je tak od té doby pevně stanovena, od vstupu do budovy Muzea po přední stěnu bližší fronty domů na Můstku měří 758 metrů. V literatuře je jako délka náměstí často zmiňován údaj rovný 682 metrům, ale tato vzdálenost zahrnuje pouze prostory, které

vymezují nároží domů stojících v dolní části na rohu náměstí a ulice Na Příkopě a v horní části na rohu náměstí a ulice Mezibranské.

Stabilizací prošlo i šířkové uspořádání prostoru, samotná šířka Václavského náměstí je ovšem výrazně proměnlivá. V prostoru sochy sv. Václava, vybudované v letech 1912 až 1913, je náměstí široké 56 metrů, bezprostředně nad ústím Opletalovy ulice je jeho šířka rovna šedesáti metrům, nad Štěpánskou ulicí měří náměstí na šířku 64 metrů, v prostoru nad tramvajovou tratí spojující Jindřižskou a Vodičkovu ulici je plocha široká 62 a půl metru, pod těmito ulicemi se náměstí zužuje na 47 a půl metru, u nynějšího parkingu Darexu je široké 48 metrů a na začátku Pěší zóny se stabilizuje jeho šířka na 47 metrech.

1.3 Vzhled náměstí v průběhu 20. století

Na počátku 20. století Václavské náměstí funguje jako obrovská pěší zóna s provozem elektrických tramvají a různých povozů. A to i přesto, že chodníky pro pěší jsou již zřetelně odděleny od zbylého dopravního prostoru a pěší provoz se převážně odbývá v blízkosti postranních budov. Obrovský rozvoj automobilismu a tramvajové dopravy vede ale záhy k dalším úvahám o uspořádání dopravy do oddělených částí náměstí. V tomto směru jsou nejvýznamnějšími léta 1927 a 1928, kdy proběhla další z velkých rekonstrukcí. Všichni účastníci dopravy dostali část původní plochy a náměstí se změnilo téměř do podoby, kterou jsme znali až do začátku let osmdesátých.

Obrázek 2 - Václavské nám. po rekonstrukci v roce 1928 (zdroj: www.pragensia.cz)



Obě koleje tramvajové trati se k sobě přiblížily na osovou vzdálenost 2,8 metru, pouze v místě sochy sv. Václava se dočasně vzdalovaly až na 12 metrů. Tramvaje na náměstí

jezdily od roku 1928 na zvýšeném pásu, který byl v tomto místě realizován jako první v Praze. Toto samostatné těleso bylo široké 5 metrů, v prostoru zastávek 7 metrů a v horní části u sochy sv. Václava se rozšiřovalo až na 18 metrů.

Z plochy náměstí zmizely také stožáry trolejového vedení, které při elektrifikaci koňky na přelomu století vyrostly u obou tramvajových kolejí ve směru blíže k postranním budovám. Troleje byly nově upevněny na převěsech mezi novými stožáry veřejného osvětlení, jež byly umístěny na chodnících.

Změn doznalo na konci 20. let minulého století i rozdělení plochy pro automobily. Podél středního zvýšeného tramvajového pásu zůstaly zachovány prostory pro rychlou automobilovou dopravu. Ty pak od dalších prostorů pro obslužnou dopravu situovaných u chodníků odděloval malý obrubník, u něhož ve směru šikmo od budov parkovala vozidla. Na fotografiích z let 1928 až 1942 tak dominují vzhledu náměstí tyto parkující automobily a náměstí vypadá jako jedno velké parkoviště.

Obrázek 3 - Dolní část Václavského nám. v roce 1938 (zdroj: www.pragensia.cz)



Během dalšího období až do roku 1980 sice plocha náměstí ještě prodělá několik změn, ale už to jsou úpravy spíše kosmetické. 26. března roku 1939 začíná po německé okupaci platit pravostranný provoz, což má za následek přestavbu a rozšíření tramvajových zastávek a zrušení malých dělicích obrubníků v pásu pro automobilovou dopravu v dolní části náměstí. Ještě v průběhu druhé světové války pak z důvodu nárůstu osobní motorové dopravy mizí tyto obrubníky úplně, ale zvyk parkovat uprostřed obou postranních pásů ještě nějaký čas přetrvává. Až v polovině padesátých let se pak parkování definitivně přesouvá výhradně k chodníkům.

V roce 1947 má rostoucí intenzita tramvajové dopravy za následek vznik tříkolejné zastávky Můstek tak, aby tramvaje ve směru od Muzea díky dvojici zastávek rychleji odbavovaly cestující. Stejné opatření, tedy tříkolejný vstup do křižovatky Můstek, je kvůli usnadnění průjezdu tramvajových vlaků realizován i v ulici Na Příkopě.

Od šedesátých let 20. století mají pak na vzhled náměstí vliv mnohé stavby. Výrazný konflikt pěší dopravy s dopravou ostatní si v letech 1967 až 1968 vyžádal realizaci podchodu ve středu náměstí, na křižovatce s Jindřišskou a Vodičkovou ulicí. V letech 1969 až 1973 bylo několikrát překládáno vedení tramvajové trati v horní části náměstí, kde se budovala stanice metra Muzeum (trasa C) a Severojižní magistrála. Pak byla realizována stavba stanice metra Můstek (trasa A), kdy tramvaje krátce jezdily i úzkou propojkou, tzv. "Myší dírou" mezi Jungmannovým náměstím a prostorem křižovatky Můstek.

Do původní podoby ze začátku šedesátých let se vzhled náměstí vrátil až v roce 1978, ovšem nikoli nadlouho. Souběh tramvajové trati s novou trasou A pražského metra přinesl brzy politické rozhodnutí, které znamenalo zrušení tramvajové dopravy v podélném směru. Poslední tramvaj tak projela od Můstku k Muzeu 13. prosince roku 1980. O pět let později 4. července 1985 byla rovněž zastavena tramvajová doprava i v ulicích Na Příkopě a 28. října. Důsledky rozhodnutí, které bylo již tehdy v rozporu se stanovisky dopravních odborníků, pociťuje centrum Prahy dodnes. Právě fakt, že byly tramvaje odstraněny na základě politického rozhodnutí, způsobil, že na podrobnou debatu o vzhledu celého prostoru nebylo dost času. A tak, zatímco ulice Na Příkopě a 28. října dostaly v roce 1985 alespoň základní tvář známou dnes pod názvem Pěší zóna, vzhled samotného Václavského náměstí zůstal oproti předchozímu půlstoletí téměř nezměněn. Pochopitelně až na tu absenci tramvajové dopravy v jeho ose.